



Ausschuss kommen aus Regionen, in denen die Menschen von der Autoindustrie leben Foto: Wombati/imagio



Linken-Politiker Herbert Behrens leitet den Ausschuss Foto: imagio

Die Autokonzerne sind wichtige Parteispender. Und 2017 ist ein großes Wahljahr. Vor der letzten Bundestagswahl 2013 flossen von den Kfz-Bauern und ihren Zulieferern laut Lobbycontrol 3,5 Millionen Euro an die Parteien: 1,9 Millionen an die CDU, 870.000 an die CSU, 270.000 an die SPD und 180.000 an die Grünen. Das waren etwa 2 Prozent aller Spenden bei der SPD, 4 Prozent bei den Grünen, 6 Prozent bei der Union. Nur die Linke ging leer aus.

Herbert Behrens sitzt in seinem Büro hinter dem Reichstag. Auf dem Tisch ein Kaffeeservice „125 Jahre Arbeiter-Samariter-Bund“, an den Wänden Karten vom Fernstraßennetz und Nachtzuglinien. Behrens ist Arbeiterkind aus dem Bremer Umland, Schriftsetzer, Sozialwissenschaftler auf dem zweiten Bildungsweg, Gewerkschafter. Auch bei ihm zu Hause steht ein großes Mercedes-Werk mit 12.000 Jobs. Im Studium hat Behrens dort in den neunziger Jahren zwei Jahre lang am Band gearbeitet, „Wir haben im dreischichten-Betrieb die C-Klasse gebaut, nach der Nachtschicht war dir alles egal.“

Auf dem Flur vor seinem Büro hängt eine Comic-Grafik. Da wird „Kommunismus“ mit vielen Pfeilen erklärt, von „klassenloser Gesellschaft“ bis „Machtfrage“. Behrens war bis 1989 in der DKP. Heute tut er sich schwer mit der Bezeichnung Kommunist. „Sozialist trifft es besser.“ In der marxistischen Theorie gibt es den Begriff „Stamokap“ – „Staatsmonopolkapitalismus“, in dem Wirtschaft und Staat verschmelzen. Trifft das für ihn bei der Autoindustrie in Deutschland zu? „Ja, durchaus“, sagt Behrens, „das muss man so sehen.“

In seinem Ausschuss sind scharfe Debatten nicht gefragt. Die stundenlangen Fragerunden schlafen Frager und Beobachter ein. Man muss nicht an die Stamokap-These glauben, aber der Abgas-Ausschuss zeigt: Unternehmen schließen mit Behörden und Politik die Reihen, wenn es um den Standort geht. Die Deutschland AG auf Rädern.

Greenpeace hat 2016 ein „Schwarzbuch Autolobby“ veröffentlicht. Inhalt: 33 Porträts von Politikern und Lobbyisten. „Mitunter verwischt die Grenze zwischen Lobbyist und Politiker“, schreibt der Umweltverband. Es sind bekannte Namen, die als Kanzler, Minister oder Ministerpräsident die Industrie fördern – aber auch frühere Abgeordnete, die noch im Staatsdienst von ihrem früheren Auto-Arbeitgeber ein Gehalt bezogen oder schlicht die Seiten wechselten.

Für den VW-Ausschuss bedeutet das, dass die meisten Beamten und Politiker derselben Erzählung folgen, „Ihr Drehbuch“, nennt Herbert Behrens es. Es geht so: Die Behörden hatten keinerlei Verdacht. Und haben sich nur an die Regeln gehalten.

Für den VW-Ausschuss bedeutet das, dass die meisten Beamten und Politiker derselben Erzählung folgen, „Ihr Drehbuch“, nennt Herbert Behrens es. Es geht so: Die Behörden hatten keinerlei Verdacht. Und haben sich nur an die Regeln gehalten.

24. Sitzung, 16. Februar 2017. Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU): „Ohne Erkenntnis über illegale Abgasablenkrichtungen gibt es auch keinen Grund, sie zu suchen.“

22. Sitzung, 26. Januar 2017. Referatsleiter A, Verkehrsministerium: „Es gab keinen Zweifel, es gab keine Hinweise auf Betrug. Als ich das von VW gehört habe, bin ich fast vom Stuhl gefallen.“

Schon Jahre zuvor war allerdings im Verkehrs- und Umweltministerium die Deutsche Umwelthilfe, kurz: DUH, aufgetaucht, um vom Verdacht zu berichten, die Autobauer nutzten illegale Abgasablenkrichtungen. Immer wieder wies der Geschäftsführer Jürgen Resch öffentlich auf die Messergebnisse und ihren Verdacht hin.

Notiz Umweltministerium, 24/25. April 2012: „Resch warf der Industrie (...) planmäßige ‚Cycle Beating‘-Maßnahmen vor. Ein zweiter konkreter Vorwurf war, dass die Hersteller NEFZ-Erkennungsprogramme (Programme, die erkennen, dass das Auto gerade getestet wird, Anmerkung der Redaktion) eingebaut habe, die die Motorsteuerung ändern, wenn ein NEFZ gefahren wird.“

Was hätten die Behörden gebraucht, um selbst zu prüfen?

## Dieselgate und die Aufklärer

■ **Der Skandal:** Im September 2015 gibt VW auf Druck der US-Umweltbehörde EPA zu, per Software die Abgasstests seiner Diesel-Pkws zu manipulieren: Autos erkennen Tests und senken den Ausstoß von giftigem Stickoxid. Schadenersatz und Strafen zahlt VW bisher nur in den USA: mindestens 20 Milliarden Euro. Autos in Europa werden umgerüstet. Im Frühjahr 2016 kommt heraus, dass auch viele andere Hersteller den Ausstoß ihrer Dieselaautos kleinrechnen. Ob das legal ist, ist bislang unklar.

■ **Der Ausschuss:** Am 7. Juli 2016 setzt der Bundestag dazu den VW-Untersuchungsausschuss ein. Das Gremium aus acht Abgeordneten mit je einem Stellvertreter soll untersuchen, inwieweit die Regierung von Abweichungen zwischen Messungen und Emissionen wusste „und ob es Hinweise auf Ursachen hierfür gab“, lautet die Aufgabe. Außerdem, ob die Regierung „Kenntnis über die Auswirkungen dieses Umstandes auf Bevölkerung und Umwelt hatte und was gegebenenfalls zur Abhilfe veranlasst wurde“. Im Juni soll der Abschlussbericht vorliegen.

Am besten rechtskräftige Beweise der Kritiker, sagen die Zeugen. Messergebnisse und Vermutungen haben nicht gereicht, damit das Kraftfahrtbundesamt ermittelte.

18. Sitzung, 15. Dezember 2016. Peter Altmaier, CDU, ehemaliger Umweltminister: „Es gab keinerlei rechtlich verwertbare Hinweise von der DUH, keinerlei konkrete Unterlagen, keinerlei Beweismittel von Herrn Resch.“

16. Sitzung, 1. Dezember 2016. Jürgen Resch, DUH-Geschäftsführer: „Das ist die Linie, die durchgehalten wird. Man sagt: Alle Hinweise, alle Abweichungen, so klar die auch illegal sind, blieben irrelevant, solange der Beweis nicht da ist. Wir haben an Deutlichkeit eigentlich nichts ausgelassen. Aber danach wollte man es meines Erachtens eben nicht mehr hören.“

In dieser Sitzung geht CDU-Obmann Lange den Zeugen DUH-Chef Resch so frontal an, wie kein Behördenmitarbeiter oder Politiker im Ausschuss sonst angegriffen wird.

Lange: „Wenn Sie vorsätzlich rechtswidriges, kriminelles Verhalten vorwerfen, dann müssen Sie das Ganze der Staatsanwaltschaft melden und zur Anzeige bringen. Bei welcher Staatsanwaltschaft haben Sie konkret welches Mitglied der Bundesregierung zur Anzeige gebracht?“

Resch: „Bei keiner.“  
Lange: „Dann frage ich Sie nochmal: Halten Sie an der Aussage ‚vorsätzlich rechtswidriges kriminelles Verhalten‘ fest? (...)“  
Resch: „Nach meinem Rechtsverständnis ist das ein strafbares Verhalten (...). Ich bleibe bei meiner Aussage.“

Lange: „(...) Wenn Sie solche Dinge in den Raum stellen und sie dann nicht zur Anzeige bringen, dann habe ich schon ein gewisses Problem mit Ihrer Aussage. (...) ich glaube nicht, dass (...) das der Beweisführung hier in diesem Untersuchungsausschuss in irgendeiner Form dienlich ist. Ich kann nämlich nicht erkennen, welchen Beweiswert Ihre Ausführung haben soll, außer einer polemischen Bewertung und dem in einem Rechtsstaat nicht nachvollziehbaren Hinweis auf eine, ich sage das ganz offen – unserem Grundgesetz widersprechende Beweislastumkehr.“

Stephan Kühn (Grüne): „Das hat meines Erachtens nichts mit dem Untersuchungsausschuss zu tun, diese Frage.“

Lange: „War ja keine Frage!“  
Für die Abgeordneten der Großen Koalition ist also bald klar: Hier gibt es keinen Skandal.

18. Sitzung, 15. Dezember 2016. Frage des Grünen-Abgeordneten Krischer an Bundesumweltministerin Barbara Hendricks, SPD: „Sie kennen doch sicher das Handbuch für Emissionsfaktoren aus dem Umweltbundesamt, Ihrer nachgeordneten Behörde. Da kann man nachlesen, (...) dass die Emissionen steigen, obwohl eigentlich die Grenzwerte immer niedriger sind. Stellt man sich da nicht die Frage: Da stimmt doch irgendwas nicht?“

Hendricks: „Ehrlich gesagt, ich kenne das Handbuch nicht.“  
Krischer: „Ach so, Sie kennen das nicht.“

Hendricks: „Nein, ich finde auch nicht, dass ich das kennen muss.“

SPD und Union halten sich mit peinlichen Fragen an ihr eigenes Spitzenpersonal zurück. Der SPD-Politiker Stephan Weil ist Ministerpräsident von Niedersachsen, einem Land, das 20 Prozent der Aktien des Autobauers hält und das ihn in den VW-Aufsichtsrat geschickt hat. „Vom VW-Skandal habe ich aus der Tagesschau erfahren“, sagt er den Abgeordneten. Niemand fragt ihn, ob so die Aufsicht eines Aufsichtsrats aussieht.

Manche Fragen bleiben nicht nur unbeantwortet, sondern vor allem ungestellt. So behauptet der Verkehrsexperte und frühere Warner Axel Friedrich, der lange am Umweltbundesamt arbeitete, er habe bei einem Treffen im Februar 2011 den Abteilungsleiter A. aus dem Verkehrsministerium auf die Indizien für die Abgasablenkrichtung hingewiesen. Zehn Wochen später vertritt der Ausschuss ebendiese Beamten – und fragt ihn nicht nach diesem Vorwurf.

Die ehemaligen Umweltminister Gabriel und Altmaier erzählen von einer geplanten „Feldüberwachung“, in der Autos unter realen Bedingungen getestet werden sollten. Dabei wäre die VW-Lüge wahrscheinlich aufgefliegen. Aber nichts geschah, weil die Entscheidung darüber nach Gabriels und vor Altmaiers Amtszeit fiel. Damals im Amt: Umweltminister Norbert Röttgen, CDU. Der aber steht gar nicht auf der Zeugenliste. Ebenso wenig wie Thomas Steg, der 2002 bis 2009 Sprecher der Bundesregierung war und jetzt Cheflobbyist von VW ist.

## Kommt in ein paar Jahren der nächste Skandal?

18. Sitzung, 15. Dezember 2016. Sigmar Gabriel, Wirtschaftsminister: „Besondere Beziehungen zur Auto-Industrie? Na klar habe ich das; deshalb bin ich Wirtschaftsminister. Bei mir in der Region leben die Leute davon, und es gäbe übrigens die DUH vermutlich nicht, wenn nicht dieses Land in der Lage wäre, ökonomisch solche Erfolge zu haben, um Umweltschutz finanzieren zu können.“

Nächste Woche Mittwoch wird Angela Merkel als letzte Zeugin vor dem Ausschuss sprechen. Die Abgeordneten werden versuchen herauszufinden, wann die Kanzlerin informiert wurde. Danach schreiben sie ihren Abschlussbericht. Dabei werden sie darum kämpfen, welche Deutung des Abgaskandals sich offiziell durchsetzt: Staatsversagen oder kriminelle Einzelfälle? Ein Standardwerk zur deutschen Autokratie wird der Bericht in jedem Fall.

Frägt man Behrens nach einem Ausweg aus dieser Verflechtung, sagt er: Transparenz. Bei den Behörden, aber auch durch „öffentliches Mitspracherecht bei Unternehmensentscheidungen“. Soll heißen: Mehr Macht für Gewerkschaften. Weil die aber Teil der Autokratie sind, müssten sie sich ganz neu aufstellen. „Aufsichtsräte könnten viel aufmüpfiger sein. Sonst haben wir in ein paar Jahren den nächsten Skandal.“

Potenzial dafür gibt es genug. Nach wie vor weiß niemand, wie Dieselmotoren jemals die Grenzwerte für Stickoxid einhalten sollen, also: ob der Diesel überhaupt eine Zukunft hat. Auch bei Spritverbrauch und CO<sub>2</sub>-Werten dieser Wagen wird viel getrickt. Die gesamte Autoindustrie steht wegen der Elektromobilität vor einem gigantischen Umbruch.

Die Krise hat es nicht geschafft, den Konsens zwischen Politik und Industrie zu schwächen. Eher rücken die Bedrängten enger zusammen. Ab Herbst 2017, zwei Jahre nach Bekanntwerden des VW-Skandals, sollten die Grenzwerte für Stickoxide bei Dieselnagen eigentlich sinken. Ein Vorstoß der EU. Aber weil kaum ein Auto diese Grenzen einhält, reagierte die ganz große Koalition aus Industrie und Politik wie gewohnt. Sie verbesserte nicht die Motoren. Sie verwässerte das Gesetz.

■ **Bernhard Pötter**, 51, ist Redakteur im Ressort Wirtschaft und Umwelt der taz.



## Schulterschluss

„Besondere Beziehungen zur Auto-Industrie? Na klar habe ich das; deshalb bin ich Wirtschaftsminister“

SIGMAR GABRIEL ALS WIRTSCHAFTSMINISTER IM VW-UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSS